

► IL FENOMENO

È una strage di anziani sulle strade Sempre più vittime tra gli over 65

I numeri salgono ancora di più tra gli ultraottantenni. Gli incidenti coinvolgono uomini a piedi o in bicicletta. Secondo uno studio, nel 2050 l'Italia sarà il Paese Ue con il maggior numero di morti per quella fascia di età

Dalla ricerca di Unipolis emerge che non è stato affrontato il tema dell'invecchiamento della popolazione e le sue conseguenze a livello sociale

Una delle soluzioni individuate è di ripensare gli spazi urbani. Meno auto private, velocità più basse, più percorsi pedonali e ciclabili

di ANTONIO GRIZZUTI

■ Sempre più anziani perdono la vita sulle nostre strade. È un quadro drammatico quello che emerge dalla ricerca sulla sicurezza stradale «Cambiamento strade» realizzata da Unipolis, la fondazione d'impresa del gruppo Unipol, e presentata mercoledì a Bologna in occasione della Settimana europea sulla mobilità. L'evento ha visto la partecipazione di Marisa Parmigiani, direttrice di Unipolis, Fausto Sacchelli, responsabile del progetto Sicurstrada, Gianluigi Bovini, statistico, Afro Salsi, geriatra, e Paolo Perego, dell'Unità di ricerca in psicologia del traffico dell'Università Cattolica del Sacro Cuore.

Ridimensionato il fenomeno delle «stragi del sabato sera», la vera emergenza è rappresentata oggi dagli anziani, che nel focus di Unipolis vengono definiti le «vittime designate» della strada. Lo studio, disponibile sul sito sicurstrada.it, parte da un dato positivo, quello che riguarda la diminuzione del numero complessivo di vittime negli ultimi anni. Dal 2001, anno di inizio del Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, al 2010 i morti sono infatti passati da 7.096 a 4.090 (-42,4%), i feriti da 373.286 a 302.735 (-18,9%), mentre gli incidenti sono calati del 19,6% (da 263.100

a 211.404). Un trend addirittura migliore rispetto a quello europeo, anche se in ritardo rispetto all'obiettivo continentale che prevede, entro il 2020, una riduzione del 50% dei morti rispetto al 2010.

La tendenza positiva non riguarda però gli individui più in là con gli anni. Tra gli over 65 il numero delle vittime tra il 2010 e il 2016 è rimasto pressoché invariato (1.059 contro 1.045) e sempre nel 2016 un terzo del totale dei morti apparteneva a questa fascia. Se si rapporta il dato alla popolazione complessiva, il discorso si fa ancora più preoccupante. Per ogni milione di abitanti, infatti, ci sono stati 47 morti tra gli under 65 e ben 224 tra gli over 80. Nel maggior parte dei casi si tratta di uomini, specie pedoni e ciclisti. «Questo significa», commenta Unipolis nel comunicato stampa di presentazione del rapporto, «che non è stato affrontato il tema dell'invecchiamento della popolazione e delle sue conseguenze sociali».

L'andamento demografico, che sta portando all'invecchiamento progressivo della popolazione, non farà altro che peggiorare le cose. Secondo le proiezioni Istat, nel 2050 i residenti totali dovrebbero calare dagli attuali 60,7 milioni a 57,6 milioni. Parallelamente, le stime prevedono un forte aumento di anziani con 65 anni e oltre, con una percentuale che è dovrebbe attestarsi al

34,1%. Gli ultraottantenni, invece, saliranno dall'odierno 6,6% al 13,7%. Nello scenario ipotizzato dallo studio, questo trend potrebbe portare a un incremento del 50% degli incidenti che coinvolgono gli individui con più di 65 anni, con punte altissime tra gli over 80. Nel 2050, prevede Unipolis, in assenza di interventi l'Italia sarà il Paese europeo con il maggior numero di morti e feriti in incidenti stradali per gli over 65.

Considerato che nelle aree urbane si verificano i tre quarti degli incidenti stradali, responsabili del 40% dei morti totali, una delle soluzioni individuate nello studio è quella di ripensare «l'organizzazione degli spazi nei centri urbani». «Meno auto private, auto meno inquinanti, più strade a velocità limitata, più spazi verdi, più piste pedonali e ciclabili protette», sono solo alcune delle possibili azioni da mettere in campo. Ma vengono citati anche «servizi di trasporto pubblico più estesi, più moderni e sempre più efficienti, misure per favorire lo sviluppo di car pooling e car sharing, insieme al bike sharing, rendendoli più accessibili e diffusi».

La tecnologia da sola, recita il rapporto Unipolis, non basta. Occorre che cambi il paradigma dello sviluppo, per cui «la mobilità urbana diventi sinonimo di mobilità sostenibile». La politica, ovviamente, è chiamata a fare la propria parte. Un tassello importante in



questo senso è rappresentato dal Piano urbano per la mobilità sostenibile (Pums), lo strumento di pianificazione strategica ideato nel 2000 e per il quale il Mit ha diffuso l'anno scorso, tramite decreto, le linee guida per la redazione su tutto il territorio nazionale. Secondo le nuove regole, per poter accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi di trasporto rapido di massa, gli enti locali dovranno definire i Pums in conformità con le linee guida del decreto. Secondo i dati presenti sul sito *Osservatoriopums.it*, però, a maggio 2018 solo 19 Pums risultavano adottati, 11 approvati e ben 67 ancora in redazione. Numeri che dimostrano quanto lavoro ci sia ancora da fare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA